

Umhverfis- og samgöngunefnd  
Alþingi, nefndasvið  
Austurstræti 8-10  
101 Reykjavík

Reykjavík, 1. júní 2022

**Efni:**  
**Umsögn um frumvarp til laga um leigubifreiðaakstur,**  
**152. löggjafarþing 2021-2022**  
**Þingskjal 678 – 470 mál.**

Heiðraða umhverfis- og samgöngunefnd

Bifreiðastjórastjórnarmálaráðgjafi Frami og Bandalag íslenskra leigubifreiðastjóra (hér eftir nefnt B.Í.L.S.) gaf umsögn um fyrra frumvarp sama efnis með bréfi til umhverfis- og samgöngunefnar Alþingis dags. 27. desember 2019 og aftur um það frumvarp sem á eftir kom en þær athugasemdir eru dags. 4. nóvember 2020. Full ástæða er til að áréttta það sem áður hefur verið getið, en hér að aftan verður einnig vikið að nýjum upplýsingum sem fram hafa komið.

## **I. Staðan á hinum Norðurlöndunum**

Núverandi fyrirkomulag leigubifreiða myndar gríðarlega mikilvægan hlekk í samgönguinnviðum landsins, fullri þjónustu leigubifreiða er haldið uppi allan sólarhringinn árið um kring í krafti

- 1) vinnuskyldu leyfishafa,
- 2) stöðvaskyldu leigubifreiða og
- 3) takmarkana á fjölda leyfa.

Reynslan frá hinum Norðurlöndunum sýnir að afnám þessara þriggja þátta hefur leitt til ófarnaðar, jafnt fyrir neytendur sem leigubifreiðastjóra.

Afnám fjöldatakmarkana á hinum Norðurlöndunum hefur orðið til þess að áhugasamir verða sér úti um leyfi og sinna akstri nær eingöngu á stöðum og tímum þegar líklegast er að vænta viðskipta. Þetta hefur haft í för með sér að þeir sem sinnt hafa leigubifreiðaakstri í fullu starfi hafa hrakist úr greininni. Afleiðingarnar eru verri þjónusta fyrir neytendur á virkum dögum, utan háannatíma og skortur á þjónustu við fjarlægari staði. Þetta mun eðlilega æxlast með sama hætti hér á landi og bitna einkum

og sér í lagi á öldruðum, fötluðum, sjónskertum og öðrum þeim er síst skyldi. Þessir hópar fólks hafa getað treyst þjónustu leigubifreiða hvenær sem er sólarhringsins og þrautreyndir leigubifreiðastjórar sinnt þeim af mikilli fagmennsku.

Í Finnlandi og Danmörku er komin reynsla á afregluvæðingu leigubifreiðaaksturs en í Finnlandi höfðu breytingarnar í för með sér fjölþættan vanda. Þar í landi hefur þjónustu í dreifbýli hrakað mjög og ætla má að hið sama muni gerast á Akureyrarsvæðinu og í Árborg svo dæmi sé tekið. Í Finnlandi hækkaði verð á þjónustu leigubifreiða um 13% umfram verðlag við breytingarnar og ítrekað bárust af því fregnir að notendur þjónustunnar hefðu misst trú á henni.

Rétt er að geta þess að Danmörk fékk á sínum tíma undanþágu frá EES-reglum þannig að stöðvarskylda var viðhaldið og leyfajöldi áfram takmarkaður með þrepaskiptri úthlutun leyfa. Þar er einnig gerð krafa um að leyfishafar hafi fullnægjandi dönskukunnáttu. Engu slíku ákvæði er fyrir að fara í fyrirliggjandi frumvarpi.

Þá var leigubifreiðaakstur nýlega afregluvæddur í Noregi, hámarksfjöldi leyfa afnuminn og stöðvarskylda sömuleiðis. Eftir að nýju lögín komu til framkvæmda hefur farveitan Uber komið inn á norskan markað en vegna lítilla verkefna hafa margir leigubifreiðastjórar séð sig knúna til að aka fyrir Uber.<sup>1</sup>

Í viðtölum benda leigubifreiðastjórar í Ósló á að of lítið sé að hafa upp úr akstri fyrir Uber til að hægt sé að lifa af honum mannsæmandi lífi, en þóknun Uber nemur 25%. Þess eru jafnvel dæmi að hlutur bílstjóra fyrir ferð hafi farið niður í 67 norskar krónur – þ.e. eftir að Uber hafði tekið sinn fjórðungshlut – en gjaldið fyrir ferðir er breytilegt eftir eftirspurn hverju sinni. Þessi sama ferð hefði að lágmarki kostað 160 krónur hjá Oslo Taxi sem er rötgróin leigubifreiðastöð þar í borg. Í reynd er bílstjóranum ómögulegt að lifa af svo lágu gjaldi. Bifreiðastjórar freistast því til að aka helst á tímum þegar gjaldið er hátt svo afar erfitt getur reynst neytendum að fá bifreið utan háannatíma. Þá hafa lögín þegar í för með sér félagsleg undirboð líkt og varað hafði verið við.

Stjórn samtaka norskra leigubifreiðastjóra (Taxiforbundet) átti fund með samgöngunefnd norska Stórþingsins og embættismönnum frá norska samgönguráðuneytinu í gærmorgun (31. maí) þar sem rætt var um svigrúm til að innleiða á nýjan leik nauðsynlegt regluverk um leigubifreiðaakstur innan ramma löggjafar á Evrópska efnahagssvæðinu. Þar í landi er nú unnið að heildarendskoðun laga um þessi mál í ljósi þeirra alvarlegu afleiðinga sem fylgt hafa afregluvæðingu atvinnugreinarinnar. Mikilvægt er að fylgjast náið með þeirri vinnu sem þar mun fara fram á næstu mánuðum og taka að einhverju marki mið af henni við breytingar á fyrirkomulagi leigubifreiðaaksturs hér á landi.

## II. Kröfur til bifreiðastjóra, atvinnuleyfi og rekstrarleyfi

---

<sup>1</sup> „Taxisjåfører kjører Uber på si: – Det bør ikke være lov, det er urettferdig“  
E24.no, 13. desember 2020.

Leigubifreiðastjórar leggja áherslu á að ekki verði gefinn neinn afsláttur af kröfum til þeirra er sinna starfinu. Nú er reglan sú að sá eða sú sem ætlar að leggja fyrir sig leigubifreiðaaakstur verður að hafa hreinan sakaferil frá því að sakhæfisaldri er náð og allan þann tíma sem viðkomandi heldur leyfinu. Þetta er sjálfsögð krafa enda á almenningur heimtingu á því að geta ferðast öruggur og treyst leigubifreiðastjórum fyllilega. Þeir sem komist hafa í kast við löggin eiga ekkert erindi í stétt leigubifreiðastjóra jafnvel þó svo að dómur yfir viðkomandi hafi fallið fyrir löngu. Allir geta sett sig í spor einhvers sem kallar eftir leigubifreið og verður fyrir því að bifreiðastjórinn er einhver sem brotið hefur gegn honum. Frami og B.Í.L.S. leggja því þunga áherslu á að gerð verði krafa um að bifreiðastjórar hafi haft hreinan sakaferil alla ævi. Þær kröfur verði látnar gilda jafnt um rekstrarleyfishafa sem atvinnuleyfishafa.

Þá er lykilatriði að sú krafa verði gerð til leigubifreiðastjóra að þeir skilji vel íslenskt tal- og ritmál sbr. ákvæði danskra laga. Í mörgum tilfellum ráða farþegar ekki við annað mál en sitt móðurmál, íslensku, og því er hér um mikilvæga neytendavernd að ræða.

Sömuleiðis er brýnt að gerð verði krafa um að leyfishafi sé með lögheimili á Íslandi. Það auðveldar opinbert eftirlit með leyfishafanum, könnun á bakgrunni hans verður einföld, til dæmis um það hvort viðkomandi greiði skatta og skyldur af tekjum sínum hérlendis.

Frami og B.Í.L.S. telja brýnt að rekstrarleyfishafi búi sjálfur við góða reynslu af leigubifreiðaaakstri fyrir úthlutun rekstrarleyfis. Miklu skiptir til að mynda að hann sé meðvitaður um ástand bifreiðarinnar og axli ábyrgð á skráningaferli hennar og láti sinna allri nauðsynlegri þjónustu, endurnýjun slithluta og þess háttar. Þetta er mikilvægt öryggisatriði sem varðar almannahag.

Hér á landi hefur tíðkast um áratugaskeið að afleysingamenn á leigubifreiðum þurfa að fá gefna út akstursheimild fyrir hvert það tímabil sem þeir hyggjast starfa á tiltekinni leigubifreið. Þetta tryggir að menn aki ekki í leyfisleysi eða utan þess tíma sem heimildin nær til. Þá er og öryggi í því fólgið fyrir leigubifreiðastöðvarnar að geta fylgst með þeim sem eru á vakt hverju sinni, en ekki síður snýr þessi rekjanleiki að öryggi viðskiptavina. Frami og B.Í.L.S. leggja því áherslu á að áfram verði akstursheimildir skráðar í gagnagrunn svo hver sá sem ekur hverju sinni geti sýnt akstursheimild sína og sannað á sér deili hvenær sem er. Þá er brýnt að auka eftirlit með því að afleysingamenn uppfylli öll skilyrði laga.

Þá er hér lagst gegn því að rekstrarleyfishafi sé einn um skráningar á akstursheimildum í gagnagrunn og að það sé heldur ekki í verkahring hans eins að halda utan um skráningarkerfi ferðanna, enda býður það hættunni heim á misnotkun og hagræðingu sjálfum sér í hag líkt og þekkt eru dæmi um hjá farveitum erlendis, þar sem tekið er framhjá kerfinu til undanskota. Í slíkum tilfellum hafa farþegar ekkert handbært til að sanna þegar um ætlað brot er að ræða. Hér er því lagt til að eingöngu

leigubifreiðastöðvum verði treyst til að halda utan um gagnagrunn þar sem fram koma upplýsingar um viðskiptavinum og ferðir þeirra. Hér viljum við jafnframt halda á lofti persónuverndarsjónarmiðum gagnvart viðskiptavinum þar sem um einka- og fjárhagsmálefni einstaklinga er að ræða; upplýsingar sem eiga ekki að vera aðgengilegar öðrum aðilum.

Í nágildandi lögum segir að rekstri leigubifreiðastöðva skuli háttáð þannig að öll starfsemi stöðvanna sé skipulögð í samráði við félög leigubifreiðastjóra. Í hinu nýframkomna frumvarpi er hvergi minnst á stéttarfélög leigubifreiðastjóra. Verði stöðvarskyldan afnumin má gera ráð fyrir því að einhverjir leggi af stað með snjallforrit til þess að freista leyfishafa og lofa þeim vinnu í gegnum ómönnuð netsamskipti – án þess að axla neina ábyrgð né taka tillit til kjara bílstjóranna. Viðskiptaleg sjónarmið ein ráða för í þessu frumvapi. Í engu er skeytt um kjör og aðbúnað þeirra sem starfa í greininni. Við blasir að löggjöfin hefði í för með sér þrotlaus mannskipti, upplausn og reynsluleysi í stéttinni. Vinnuverndarsjónarmið eru látin lönd og leið.

Rétt er að taka fram að öll þau skilyrði sem hér eru tíunduð lúta að því að tryggja almannahagsmunum.

Í greinargerð með frumvarpinu segir að það sé tilkomið vegna frumkvæðisathugunar Eftirlitsstofnunar EFTA (ESA). Við blasir að hægt er að ná fram þeim markmiðum sem ESA hefur haft uppi með mun umfangsminni breytingum en lagt er til í fyrirbyggjandi frumvarpi (meðal annars með hliðsjón af því að skemur hefur verið gengið við afregluvæðingu í ýmsum löndum innan Evrópska efnahagssvæðisins). Þær gætu til dæmis falist í því að styrkja þær forsendur sem liggja til grundvallar fyrirframákveðnum fjölda atvinnuleyfa, gera umsóknarferli um leyfin opnara, taka tillit til fleiri þátta og koma í veg fyrir hugsanlega og ómálefnalega mismunun en mestu skiptir að læra af þeim mistökum sem gerð hafa verið við afregluvæðingu kerfis leigubifreiðastjóra í Noregi og annars staðar og fylgjast vel með þeirri heildarenduskoðun norskrar löggjafar um þessi mál sem nú er í bígerð.

### III. Samandregið

Bandalag íslenskra leigubifreiðastjóra stóð fyrir málþingi 17. maí 2017 um ólöglegan leigubifreiðaakstur. Þar voru meðal annars flutt erindi um svokallaða „skutlara“, sem eru virkur hópur á samskiptamiðlinum Facebook og sinnir fólksflutningum gegn gjaldi og selur ýmsan varning samhliða „skutlinu“. Þessi ólögmeta starfsemi hefur fengið að þrífast óáreitt um nokkurra ára skeið og stjórnvöld hafa ekki efnt fyrirheit um að taka á þessu athæfi. Atvinnugreinin hefur því búið við skaðlega ólögmeta samkeppni um allnokkra hríð en brýnt er að skerpa á refsíákvæðum laganna svo lögreglu verði unnt að taka með festu á ólögmetri starfsemi sem virðist oft tengjast ýmissi annarri glæpastarfsemi.

Samtök leigubifreiðastjóra hafa gert allt hvað þau geta til að sporna við ólögmætri samkeppni, haldið málþing, kært ólögmæta starfsemi til lögreglu og Samgöngustofu en stjórnvöld hafa daufheyrst við ákalli stéttarinnar um aðgerðir.

Um þessar mundir er talsvert rætt um skort á leigubifreiðum sem er afleiðing af langvarandi samdrætti í greininni vegna svartrar atvinnustarfsemi sem hefur vitaskuld ekki einasta bitnað á leyfishöfum heldur einnig afleysingabílstjórum sem venjulega starfa um helgar. Við bættist svo farsóttin sem kennd er við covid-19.

Þá verða leigubifreiðastjórar ítrekað fyrir atvinnurógi þeirra sem krefjast afregluvæðingar atvinnugreininnar. Samtökum okkar er haldið frá samstarfi um málefni greinarinnar, sem dæmi má nefna þá var umsögn B.Í.L.S. um fjölgun leyfa í Ölfusi ekki birt í samráðsgátt þrátt fyrir bréfaskrif, símtöl og loforð. Sama má segja um fjölgun leyfa á höfuðborgarsvæðinu um eitt hundrað. Í sambandi við umfjöllun um þá fjölgun er að sjá sem stjórnvöld hafi reynt að villa um fyrir almenningsálitinu. Í nýlegri frétt Kjarnans var til dæmis sagt frá því að ráðherra hefði dregið umrætt frumvarp til baka – en það var fyrra frumvarp. Í fréttinni var þess í engu getið að nýtt frumvarp er svo að segja samhljóða hinu fyrra.<sup>2</sup>

Ráðherra málaflokksins lét þess og getið í útvarpsviðtali á dögnum að hann hefði heyrt í framkvæmdastjóra Hreyfils sem tjáð hefði honum að það vantaði 200 leyfi. Framkvæmdastjóri Hreyfils reyndi að koma leiðréttingu á framfæri en fékk ekki svör hjá viðkomandi miðli – enda víðsfjarri að hann hafi viðhaft ummæli af þessu tagi.

Við blasir að margvíslegum rangfærslum er beitt í þeirri aðför að atvinnugreininni sem nú á sér stað. Andróðurinn gegn leigubifreiðastjórum hefur gengið svo langt að bifreiðastjórar hafa undanfarið mætt ítrekað vondri framkomu, svínað er í veg fyrir bíla, lamið á bifreiðum og bifreiðastjórar beittir ofbeldi. Á dögnum slasaðist bifreiðastjóri illa þegar farþegar veittust að honum og spörkuðu meðal annars í andlit hans. Við blasir að aðfarir gegn stéttinni undanfarið þar sem krafist er afregluvæðingar hafa beinlínis kynt undir ofbeldi í garð leigubifreiðastjóra.

Frumvarpið sem nú liggur fyrir opnar fyrir starfsemi svokallaðra „farveitna“ en í greinargerð með frumvarpinu er í engu getið þeirra háskalegu afleiðingar sem þær hafa haft hvarvetna, enda hafa sífellt fleiri borgir lagt bann við starfsemi þeirra. „Farveiturnar“ hafa meðal annars haft í för með sér óheiðarlega samkeppni, slysatíðni hefur aukist, ofbeldisverk sömuleiðis og þá hafa þær ýtt undir svarta atvinnustarfsemi. Starfsemi þeirra hefur sömuleiðis orðið til þess að verðlag á þjónustu hækkar – þvert á þær væntingar sem talsmenn afregluvæðingar hafa alið á. Í norskum miðlum hefur verið greint frá því að nýleg afregluvæðing þar í landi og tilkoma farveitna hafi leitt til þess að sífellt færri bifreiðastjórar geta séð sér og fjölskyldum sínum farborða. Afregluvæðingin leiðir beinlínis til þess að grafið er undan atvinnuöryggi í stéttinni og á móti ýtt undir „hark-hagkerfi“ sem er afturhvarf til fyrri tíma þegar stór hluti launafólks bjó við afar ótrygga afkomu og lítið atvinnuöryggi. Með því fyrirkomulagi

---

<sup>2</sup> <https://kjarninn.is/frettir/leigubilaleyfum-fjolgur-um-100-mesta-fjolgund-fra-thvi-ad-log-voru-sett-um-starfsemina/>

sem nú er við lýði hefur reynst unnt að skapa umhverfi þar sem bifreiðstjórar geta með mikilli vinnu skapað sér þokkalegt lífsviðurværi. Afregluvæðingin mun aftur á móti hafa í för með sér mikla afturför í kjaramálum, enda hafa Alþýðusambönd Íslands og Noregs laggst harðlega gegn afregluvæðingunni og þeirri réttindaskerðingu sem hún hefur haft (og mun hafa) í för með sér.

Íslenskt samfélag er fámennt og þar af leiðandi viðkvæmara fyrir breytingum en milljónaþjóðfélög hinna Norðurlandanna. Miklu skiptir að taka tillit til þeirra breytinga sem orðið hafa á hinum Norðurlöndunum og læra af reynslu þeirra og mistökum. Breytingar á fyrirkomulagi leigubifreiðaaksturs þarf að framkvæma í skrefum og af varfærni enda gríðarlegir hagsmunir undir; annars vegar lífsafkoma heillar stéttar og mannréttindi sömuleiðis, atvinnuréttindi og eignarréttindi; og hins vegar hagsmunir neytenda af góðri, öruggri og skilvirki þjónustu á hagstæðu verði allan sólarhringinn, árið um kring.

Í ljósi þess hversu hrápallega hefur til tekist með afregluvæðingu leigubifreiðaaksturs á hinum Norðurlöndunum, leggjast Bandalag íslenskra leigubifreiðastjóra og Bifreiðastjórafélagið Frami alfarið gegn frumvarpinu. Mikilvægt er að fylgjast náið með framvindunni í Noregi og læra af þeim mistökum sem gerð voru í tíð fráfarandi ríkisstjórnar landsins. Fyrir dyrum stendur heildarenduskoðun norskrar löggjafar um leigubifreiðaakstur og rétt að fylgst verði grannt með þeirri vinnu. Eins og að framan var getið er þörf á að gera ýmsar breytingar á núgildandi lögum, til dæmis að harðar verði tekið á ólögumatri starfsemi, en hvers kyns grundvallarbreytingar á fyrirkomulagi leigubifreiðaaksturs þurfa þó að eiga sér að lágmarki tveggja ára aðlögunartíma. Þá gera Bifreiðastjórafélagið Frami og B.Í.L.S. kröfu um að haft verði náið samráð við samtökin um allar breytingar á fyrirkomulagi leigubifreiðaaksturs. Ekki er til of mikils mælt að komið verði til móts við kröfur stéttarinnar og náð sátt um hverjar þær breytingar sem gerðar verða á fyrirkomulagi þessara mála er varða lífsafkomu hundruða manna. Þá er til þess að líta að enginn er betur til þess fallinn að veita ráðgjöf og upplýsingar um málaflokkinn en leigubifreiðastjórar sjálfir.

Virðingarfyllt

F.h. Bandalags íslenskra leigubifreiðastjóra og Bifreiðastjórafélagsins Frami,

Daníel Orri Einarsson  
formaður